DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Nr. 21 **Poznań, dnia 20. sierpnia** **1927.**

Odczuwać się daje bardzo silny brak węglarek, platform oraz wagonów specjalnych serji Sn, Sg, Sw i opon. Obieg tychże wagonów oraz naprawę przyspieszyć wszelkiemi środkami.

Treść:

Sprawy ogólno-administracyjne.

199. Sposób obliczania nieprzerwanej służby dla pracowników nieetatowych dziennie płatnych w wypadkach przyznawania ulg przejazdowych.

Do wszystkich Wydziałów, Gł. Warszt. I kl., Gł. Mag. Zasob., Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych oraz pracownikom do wiadomości.

IV/1 - 32720/27 z dnia 13. 8. 27
IV. Pr.

Rozporządzeniem ogłoszonem w Dzien. Zarządzeń nr. 31 poz. 313 z roku 1925 Dyrekcja K. P. wyjaśniła, że za nieprzerwaną służbę dla pracowników czasowych dziennie płatnych wzgl. sezonowych, należy uważać służbę tylko w tym miesiącu kalendarzowym, w którym pracownik był zatrudniony na kolei ponad 20 dni w miesiącu.

Wobec tego, że według tej zasady w pomienionem rozporządzeniu zawartej, oblicza się odprawy i urlopy wypoczynkowe dla wzmiankowanych pracowników (p. rozp. nr. 221 w Dzien. Zarządz. nr. 24 z roku 1927) Minist. Komun. rozporządzeniem z dnia 9. 5. r. b. Nr. I. 8174/2/27 poleciło zastosować **tę samą zasadę obliczenia** 2-u letniej nieprzerwanej służby pracownikom niestałym, dziennie płatnym (czasowym, sezonowym) **również w wypadkach przyznawania ulg przejazdowych.**

Nadto poleciło M. K., aby rozporządzenie z dnia 12. 1. 1926 r. Nr. I. 21549/2/25 — p. Dz. Z. nr. 3 poz. 21 z r.

1926 — orzekające, że nieetatowym pracownikom kolejowym, powołanym do odbycia obowiązkowej służby wojskowej i przyjętym z powrotem do służby kolejowej w przeciągu 3-ch miesięcy od chwili powołania ich do służby wojskowej zalicza się poprzedni czas służby kolejowej do ogólnego czasu służby kolejowej **za odliczeniem przerwy spowodowanej służbą wojskową** — było stosowane również **i przy obliczaniu 2-u letniej nieprzerwanej służby w odniesieniu do ulg przejazdowych** dla pracowników nieetatowych, czasowych i próbnych z tem wszakże uzupełnieniem, że rozporządzenie w Dzienniku Zarządzeń nr. 3 poz. 21 z roku 1926 winno się rozciągać także na wypadki, gdy pracownik pomienionej kategorji powołany zostanie nietylko dla odbycia obowiązkowej służby wojskowej lecz również i do ćwiczeń wojskowych.

Wobec powyższego, unieważnia się tutejsze rozp. nr. 162 w Dzien. Zarz. nr. 17 z roku 1926, które należy przekreślić z powołaniem się na niniejsze zarządzenie.

200. Punkty żywnościowe dla pracowników zamieszkałych w obrębie nowej linji Kalety - Podzamcze.

Do wszystkich Oddziałów i miejsc służbowych.

IV/1 - 43989/27 z dnia 3. 8. 27
IV

W związku z objęciem przez tutejszą Dyrekcję K. P. części nowej linji Kalety—Podzamcze, ustala się punkty żywnościowe dla pracowników, zamieszkałych w obrębie tej linji a zatrudnionych na stacjach na linji Podzamcze—Herby Nowe dwa punkty żywnościowe, mianowicie: Wieluń i Krzepice.

Punkt żywnościowy Wieluń przydziela się dla stacyj: Czastary i Pontnów, zaś Krzepice dla stacyj: Janinów, Panki i Kuleje.

W Dzienniku Rozporządzeń nr. 38 pozycja 436 z roku 1921 na stronie 236 należy w planie podziału punktów żywnościowych zaprowadzić nową pozycję „9a" i „9b" jak niżej:

9 a	Wieluń	Czastary, Pontnów
9 b	Krzepice	Janinów, Panki, Kuleje.

Odpowiednią poprawkę należy przeprowadzić natychmiast odręcznie ze wskazaniem na niniejsze zarządzenie.

Sprawy Wydziału Eksploatacyjnego

201. Przepisy wykonawcze o ładowaniu przesyłek na wagony niekryte.

Do wszystkich Oddz. Ekspl., Oddz. Mechan. Parowozowni, Nadzoru służby techn. w Poznaniu, wszystkich stacji, eksp. towar. i Zarządów kolei prywatn. i powiatowych.

I/4 - E. 53/31424/27 z dnia 6. 8. 27
I. I/3 II. II/3 Wp. Pr.

Na zasadzie rozporządzenia M. K. Nr. IV/1838/13 z dn. 6 maja rb., Dyrekcja dla usprawnienia przewozu ładunków na wagonach niekrytych, zapobieżenia zbytecznemu regulowaniu i przeładowaniu wagonów i wreszcie dla uzupełnienia niektórych przepisów o wzajemnem używaniu wagonów towarowych rozesłała dla obdzielenia miejsc służbowych broszurki zawierające, dotąd okólnikami ogłoszone postanowienia i uzupełnienia do dod. I. i II. oraz do przepisów wykonawczych do R. I. V.

Z chwilą obdzielenia niniejszemi przepisami interesowanych pracowników i odnośnych miejsc służbowych tracą moc obowiązującą wszystkie w tym kierunku wydane okólniki i zarządzenia.

Z treścią tych przepisów winni się zaznajomić jaknajdokładniej zawiadowcy stacji i kier. ekspedycji towarowych a ponadto personel magazynowy, stacyjny, konduktorski i ślusarze rewizyjni, których w miarę możności należy niniejszemi broszurkami obdzielić za pokwitowaniem.

Z uwagi na to, że przepisy zawarte w broszurce będą w przyszłości przedmiotem przy odbywających się egzaminach, należy się z szczegółami tychże dokładnie zaznajomić, o czem przekonają się kierownicy miejsc służbowych przy każdem perjodycznem pouczaniu a ponadto także i kontrolerzy ekspl. przy swych objazdach.

202. Rewizja pociągów osobowych w ruchu tranzytowym uprzywilejowanym.

Do wszystkich stacyj, rewizorów poc., O. E. i Wydziałów.

I/2 - 41216/27 z dnia 10. 8. 27
I, VI, Wp., Pr.

Z dniem 15. V. 27 zaprowadzono w tut. okręgu pociągi pospieszne Nr. 303/4 w ruchu tranzytowym uprzywilejowanym. W związku z tem przypomina się wydane zarządzenie VI/1 H. 2 Nr. 1046/24 z dnia 26. 1. 24 odnośnie co do przeprowadzenia rewizji biletów jak również wyjaśnia się następująco:

Osobowe pociągi tranzytowe uprzywilejowane kursują na podstawie Konwencji Paryskiej z dnia 21. IV. 21. W myśl art. 78—82 wyżej wymienionej Konwencji organy celne, konwojujące poc. tranzytowe, obowiązane są nosić odznakę, stwierdzającą, że są funkcjonarjuszami konwoju i winni posiadać zaświadczenie, oznaczające ich czynność urzędową w ruchu tranzytowym. Zaświadczenia te służą równocześnie jako dokument na przejazd a na żądanie kier. poc. są konwojenci celni obowiązani okazać je.

Personel kolejowy, wyznaczony do wykonywania bezpośrednich czynności służbowych (konduktor i kierownik pociągu) wykonują je bez jakichkolwiek specjalnych zaświadczeń, natomiast wszyscy inni funkcjonarjusze jak rewizorzy pociągu, kontrolorzy eksploatacyjni, Naczelnicy Oddziałów i delegaci Dyrekcji muszą mieć na prawo wstępu do waganu, konwojowanego przez Urząd Celny, zaświadczenie, wydane przez O. E. wzgl. Dyrekcje, stosownie do rozporządzenia M. K. III. Tr. Nr. 34/24 z dnia 9. I. 24, zawartego w wyżej cytowanem zarządzeniu D. K. P. Zaświadczenia dla pracowników Dyrekcji i Naczelników Oddziałów wydaje na wniosek Naczelników Wydziałów — Wydział Eksploatacyjny za podpisem Prezesa, jego zastępcy wzgl. Naczelnika Wydziału. Naczelnicy Oddziałów wydają takie zaświadczenia osobiście w miarę potrzeby dla zastępców, kontrolerów eksploat. i rewizorów pociągów. Wydawanie zaświadczeń powinno być ograniczone do minimum.

W zasadzie wynosi termin ważności takiego zaświadczenia jeden dzień (jednorazowe), rew. poc. otrzymują miesięczne zaświadczenia. Po upływie terminu ważności zwraca się je przy odpisie wykazu według poniższego wzoru:

Wykaz wydanych i zwróconych zaświadczeń, uprawniających do rewizji wagonów ruchu uprzywilejowanego.

1) data wydania, 2) imię i nazwisko, 3) stan służb., 4) Nr. zaświadczenia, 5) data zwrotu, 6) uwagi. Przedkładać co miesiąc do 10. k. m.

Każde zaświadczenie powinno posiadać okrągłą pieczęć i ważne jest tylko w połączeniu z dowodem tożsamości, a na żądanie okazywane być musi konwojującym pociąg urzędnikom celnym. Na przejazd poza stację graniczną P. K. P. wzgl. W. M. Gdańska zaświadczenia te pod żadnym względem prawa nie dają. Do tych przejazdów służą legitymacje, wprowadzone Umową Berlińską z dnia 27. III. 26 w ruchu sąsiedzkim.

Prawo wydawania zarządzeń odnośnie do służby celnej i paszportowej przysługuje w poc. tranzytowych wyłącznie organom celnym i pod tym względem winny organa kolejowe podporządkować się tym zarządzeniom. Pozatem obowiązują przepisy kolejowe, które muszą być również przestrzegane przez konwój celny.

Personelowi kolejowemu jest wzbronione wdawanie się z podróżnymi w rozmowy, przyjmowania wzgl. doręczania pakunków czy korespondencji i wogóle wchodzenie z podróżnymi w bliższą styczność, nie mającą związku z czynnościami służbowemi. Te same zarządzenia dotyczą zamkniętego wagonu komunikacji Breslau—Königsberg przy poc. 802/1404 i 1403/801.

W końcu zaznacza się, że harmonijne współdziałanie organów celnych i kolejowych jest konieczne, aby w ten sposób sprostać zadaniom o znaczeniu ogólnopaństwowym i międzynarodowym.

203. Przejazd funkcjonarjuszy Towarzystwa Wagonów Sypialnych.

Do wszystkich stacyj, rew. poc. i O. E.

I/2 - 46706/27 z dnia 27. 7. 27
I. VI/2 VI. Pr.

Poniżej podaje się treść rozp. M. K. Nr. IV-8775/11 z dnia 18. VII. 1927 do wiadomości:

Paragrafem 3 umowy z dnia 27. VI. 1919 r. zawartej pomiędzy Ministerstwem Kolei a Międzynarodowem Towarzystwem Wagonów Sypialnych w Paryżu o warunkach uruchomienia na kolejach polskich wagonów sypialnych oraz restauracyjnych, należących do wymienionego Towarzystwa, przewidziany jest bezpłatny przejazd personelu tego Towarzystwa, niezbędnego do obsługi tych wagonów.

W powołaniu na powyższy punkt umowy oraz wobec zdarzających się nieporozumień M. K. wyjaśnia, że w wypadkach uszkodzenia wagonów Towarzystwa w drodze i konieczności wyłączenia ich ze składu i zatrzymania na stacji pośredniej celem przeprowadzenia niezbędnej naprawy, przysługuje prawo personelowi, obsługującemu takie wagony do bezpłatnego powrotnego przejazdu do stacji macierzystej bez wagonu, gdy z powodu przewidzianego dłuższego postoju takich wagonów personel ten nie zechce pozostawać przy nich do ukończenia naprawy.

Przejazd takiego personelu powinien odbywać się pociągiem pasażerskim po uprzednim wpisaniu go przez dyżurnego ruchu danej stacji do raportu z jazdy z odpowiednią adnotacją o przynależności, motywach jazdy oraz stacji przeznaczenia.

Do powyższego Dyrekcja nadmienia, że przejazd powinien odbywać się w wagonach kl. III. poc. osob. lub posp., a dyżurny ruchu notuje w raporcie z jazdy działka K oprócz powyższych danych również nazwiska jadących.

Rozporządzenie to nie zmienia w niczem tut. zarządzenia w okólniku handlowo-taryfowym Nr. 6 p. b. z 24 roku t. z., że jeżeli funkcjonarjusz T-wa jedzie po wagon lub wraca po odstawieniu tegoż, to powinien być uważany za zwykłego pasażera i posiadać bilet bądź płatny, bądź też bezpłatny, w jaki go zaopatrzy T-wo.

Wszystkich zainteresowanych pouczyć.

204. W sprawie wypadków zagrzania się osi wagonowych.

Do wszystkich O. E. i stacji macierzystych drużyn konduktorskich.

I/1 - 42148/27 z dnia 3. 8. 27
I

W porównaniu I. kwartału 1926 z I. kwartałem 1927 wzrosła ilość odczepionych wagonów wskutek grzania się osi z 376 na 610, a więc blisko o 100%. Powodu tego nienormalnego stanu nie można przypisać tylko warunkom technicznym lecz w wysokim stopniu niedbalstwu i brakowi zapobiegliwości ze strony odpowiedzialnych pracowników.

Dyrekcja nakazuje większe zainteresowanie się tą sprawą, tak przez konduktorów, jak i przez personel nadzorczy, w przeciwnym bowiem razie będzie zmuszoną zwiększyć potrącenia za odszkodowania, powstające z tych wypadków, pociągając do odpowiedzialności nietylko smarowników, lecz ponadto i organom nadzorczym, którym zaniedbanie udowodni. Przy tej sposobności zwraca Dyrekcja uwagę na konieczność natychmiastowego stwierdzenia powodów zagrzania się osi przez dyżurnych ruchu wspólnie z kier. poc. i o ile możności nadzorem technicznym, ponieważ późniejsze dochodzenia są nieścisłe, lub wogóle niemożliwe.

Dotyczącemu personelowi należy przy pouczeniach na powyższe zarządzenie specjalną uwagę zwrócić.

205. Uszkodzenia taboru wagonowego i parowozowego z powodu wypadków kolejowych.

Do wszystkich Oddziałów Eksploat., Mech., Drogowych, stacyj i kontrolerów.

L. I/6 - 48554/27 z dnia 4. 8. 27
I a Pr.

W jednej z tut. większych stacyj wydarzył się w ostatnich czasach następujący wypadek:

Na dworcu odtokowym, na tak zw. górce, spuszczono kilka wagonów, które miał za pomocą saneczek przytrzymać przetokowy X. Przetokowy ten podłożył rzeczywiście hamulec saneczkowy, widocznie jednak nieumiejętnie, albowiem tenże zaciął się i nie dał się następnie z pod koła wyciągnąć. Tu należy podnieść, że pracownik ten nie był zawodowym przetokowym, lecz

robotnikiem drogowym, który dopiero drugi dzień pracował w służbie ruchu, nie będąc poprzednio z dziedziny sygnalizacji, a w szczególności co do sygnałów przetokowych i ich zastosowaniu, pouczony, ani też praktycznie wyszkolony. Skoro kierownik przetaczania zauważył, że odtrącone wagony zawcześnie się zatrzymały, począł zjeżdżać z lokomotywą i kilku wozami, aby te wozy popchać na miejsce przeznaczenia. Robotnik X. widział wprawdzie zjeżdżający oddział przetokowy i zdawał sobie sprawę z następstw, jakie przy silnem najechaniu w tej sytuacji wynikną, jednakże nie znając sygnałów przetokowych, względnie ich zastosowania, nie dał sygnału „stój", lecz wołaniem chciał zatrzymać oddział przetokowy. Wołania nie zauważono i wskutek silnego uderzenia, obliczonego na odtrącenie, wykoleiły się na hamulcu saneczkowym 3 wagony.

Gdyby w niniejszym wypadku pracownik X. otrzymał był należyte pouczenie ze sygnalizacji i bodaj krótkie wyszkolenie, możnaby go było pociągnąć do odpowiedzialności za spowodowanie wypadku. Ponieważ jednak wbrew wyraźnym przepisom ruchowym a w szczególności wbrew tut. okólnikowi z 13. II. 1924, L. dz. V/1a Nr. 1104/24 takiego wyszkolenia nie otrzymał, przeto nie ponosi winy. Winnym natomiast jest zarząd stacji i zadziwiającem jest, że zawiadowca mógł proponować z okazji tego wypadku pracownika X., jako też kierownika przetaczania do ukarania, a Oddział Eksploatacyjny tę propozycję poprzeć.

Celem uniknięcia na przyszłość podobnych wypadków, reprodukuje się poniżej powołany poprzednio okólnik:

„W ostatnich czasach wydarzyło się w tutejszym okręgu wiele wypadków, wskazujących dowodnie, że pracownicy wykonawczej służby ruchu służbę tę wypełniają opieszale, lekkomyślnie, względnie nie są w dotyczącej służbie należycie wyszkoleni. W szczególności uderza wzmożona ilość wykolejeń, zarówno wagonów jak i parowozów, powodująca znaczną szkodę dla Skarbu Państwa.

Stosunki te muszą się zmienić na lepsze i w tym celu należy użyć następujących środków:

Przedewszystkiem musi każdy pracownik, biorący udział w tej służbie być należycie wyszkolony, teoretycznie i praktycznie i złożyć formalny wzgl. nieformalny egzamin tak, aby potem nie mógł się wymawiać nieznajomością przepisów. Następnie ma znać dokładnie stosunki lokalne, a więc np. podział na okręgi przetokowe, przeznaczenie poszczególnych torów, położenie stacji — czy w poziomie, czy w spadzie, szczególne zarządzenia co do pewnych czynności (wyjazd lokomotyw z parowozowni, konwojowanie itd.), wogóle wszystko, co jego służby dotyczy.

Pracownika **nie obznajmionego** z temi niezbędnemi wiadomościami do służby samodzielnej **używać nie wolno.** O to mają dbać w pierwszym rzędzie Urzędy Ruchu i maszynowe, a następnie stacje wzgl. parowozownie. W tym kierunku zaś panuje częstokroć bezmyślność lub nieporadność. Zdarzył się np. wypadek, w którym zawinił przetokowy, bo mimo silnego wiatru nie zabezpieczył odepchniętego wozu przed zbiegnięciem i wóz ten rzeczywiście w trakcie przetaczania cofnął się z powrotem, powodując boczne starcie i wykolejenie. Dochodzenie wdrożone w tej sprawie wykazało, że ów rzekomy przetokowy,- dostarczony zastępczo przez Nadzór toru, wcale „przetokowym" nie był, t. zn. nie był w tej służbie ani wyszkolony, ani egzaminowany, lecz był wyszkolonym strażnikiem zaporowym. W braku „przetokowego" dostarczył wprawdzie N. toru „zaporowego", ale obowiązkiem naczelnika stacji było, co do takiego pracownika stwierdzić, czy posiada wymagane wiadomości zawodowe i lokalne a o ile ich nie posiadał, pouczyć go, lub też, gdyby to nie było możliwe ze względu na zupełny brak wiadomości z danej gałęzi służby, nie używać go w niej. Rozumie się samo przez się, że naczelnik większej stacji, obciążony zanadto innemi obowiązkami, częstokroć **nie może osobiście** tego rodzaju pouczenia wzgl. egzaminu przeprowadzić, może więc obowiązek ten przelać na zastępcę lub przeznaczyć ku temu jakiegoś urzędnika, **on sam** jednak **odpowiada** za wczesne **wydanie** takiego **zarządzenia** a dotyczący urzędnik za wykonanie.

Ponadto zachodzą wciąż wypadki wykolejenia lub uszkodzenia wagonów na dworcach odtokowych z powodu niedbałego podkładania sanek hamulczych, przyczem widocznem jest, że kierownicy przetaczania nie kontrolują zupełnie czynności ustawiaczy sanek.

Wzywa się więc wszystkich pp. Naczelników Urzędów Ruchu i maszynowych, jakoteż stacyj i parowozowni, aby przekonali się, **z własnego spostrzeżenia,** czy zwrotniczy, przetokowi, maszyniści i konduktorzy posiadają niezbędne wiadomości z dziedziny służby ruchu, a w szczególności co do sygnalizacji i służby przetokowej i to zarówno co do teorji jak i co do praktyki wzgl. stosunków lokalnych. Nieudolnych lub opieszałych pracowników należy natychmiast usunąć i zastąpić zdolniejszymi i chętnymi. — Szczególnie baczną uwagę należy zwracać na tych, z których winy zaszedł już jakiś wypadek i w razie powtórzenia się wypadku bezwarunkowo ściągnąć ich z dotyczącego stanowiska. W tym celu jest wskazaną jak najczęstsza kontrola zarówno za dnia jak i **w nocy.**

Pp. Naczelnicy większych stacyj wskażą następnie instruktorom tych pracowników, którzy wykazali przy dorywczym egzaminie niezupełną znajomość przepisów, a instruktorzy muszą te braki uzupełnić wzgl. orzec, czy dany pracownik wogóle się nadaje do pewnej gałęzi służby ze względu na ujawnioną nieznajomość zasadniczych przepisów.

Po za tem wkłada się na pp. kontrolerów ruchu i maszynowych obowiązek przekonywania się **naocznie** o sposobie przetaczania, a w szczególności czy personał zachowuje należycie środki ostrożności, celem uniknięcia wypadków i czy nie lekceważy sobie pewnych przepisów, których zaniedbanie powoduje następnie poważne skutki. W poważniejszych wypadkach mają obowiązek natychmiast wkroczyć, w lżejszych powiadomić dowodnie macierzystą stację — parowozownię — o stwierdzonych brakach wzgl. opieszałości lub lekkomyślności. —

Przy tej sposobności mają pp. kontrolerzy najlepszą sposobność przekonania się, czy służba przetokowa jest wykonywaną ekonomicznie, czy w danej stacji nie jest za wiele lokomotyw zatrudnionych wzgl. czy może jakaś lokomotywa przetokowa nie jest za mało wyzyskaną.

Wyniki takiej osobistej i rzeczowej kontroli mają pp. kontrolerzy zaznaczyć w swych pisemnych raportach przedkładanych do D. K. P.

W końcu podaje się do wiadomości, że dotychczas Dyrekcja, kierując się uczuciem humanitarności, nie **ściągała** od pracowników, winnych wypadku, **pełnego odszkodowania** za wyrządzoną Skarbowi Państwa szkodę i wyznaczała zwykle odszkodowanie w wysokości 5 do 30%, obecnie jednak, wobec niezmniejszania się liczby wypadków, w razie lekkomyślności lub opieszałości danego pracownika będzie szła aż do równowartości

szkody, stosując się do rozp. M. K. Z. N. I-2275/5/23 z 9. II. 1923 r. —

O treści powyższego okólnika należy powiadomić dowodnie dotyczący personał przy najbliższem pouczaniu, o czem mają się pp. kontrolerzy przekonać przez wgląd do ksiąg. —

(—) **Dobrzycki".**

Dyrekcja wzywa ponownie wszystkie organy nadzorcze do ścisłego przestrzegania powyższych przepisów a w szczególności Panów Naczelników Oddziałów Eksploatacyjnych, kontrolerów Ekspl. i zawiadowców stacji.

Pozatem przypomina się jeszcze przepisy zawarte w tut. okólniku z 9. IV. 1924 r. Nr. dz. II/3 C 23/908/24 — a w szczególności podany tam „wzór" przeegzaminowania robotników przetokowych. —

206. Kolejność dla telegramów lotniczo meteorologicznych.

Do Oddziałów Ekspl., Drog. Mechan. oraz wszystkich miejsc służb. i Biura Rozrach. w Bydgoszczy.

I/1 E 14 - 47015 z dnia 26. 7. 27
I

W sprawie kolejności dla telegramów lotniczo-meteorologicznych M. K. zarządza, aby telegramy te były zaliczane do rodzaju A — czyli pierwszej kolejności. Wobec powyższego poleca się ustęp drugi § 6 „Przepisów dla służby Telegraficznej i Telefonicznej" — Rodzaj A, uzupełnić w końcu jak następuje: „oraz telegramy meteorologiczne, wysłane ze stacyj meteorologicznych do właściwych lotnisk (lotmet)" skreślając jednocześnie wyraz „oraz„ przed poprzedniem zdaniem tego ustępu — „oraz telegramy dotyczące katastrof lotniczych". Zainteresowanych pracowników odpowiednio pouczyć.

207. Godziny służbowe.

Do wszystkich stacyj, eksp. tow. i posp. oraz Oddziałów Ekspl.

I/4 47714 z dnia 27. 7. 27

Dla eksp. tow. w Pleszewie zmienia się dotychczasowe godziny służbowe na godziny z przerwą obiadową, t. j. od 8—12 i od 14—18-tej.

Rozkład godzin służbowych ogłoszony w zarządzeniu VI/1 H 5 7374/23 należy poprawić.

Sprawy Wydziału Mechanicznego.

208. Opłata za użycie wagonu ratunkowego służby mechanicznej przy usuwaniu wykolejeń taboru, spowodowanych przez osoby trzecie.

Do wszystkich Oddz. Ekspl., Mechan., Drog. i parowozowni i stacyj.

II/3 M 16/48437/27 z dnia 8. 8. 27
II. I. III. Pr,

Stwierdzono wypadki wykolejenia wagonów a nawet parowozów na bocznicach i torach stacyjnych, spowodowane przez wyładowujących i naładowujących pracowników firm prywatnych. Ponieważ w każdym poszczególnym wypadku dla postawienia na tor danego wagonu lub parowozu używany jest wagon ratunkowy, przeto Dyrekcja poleca ściągać z firm winnych wykolejenia odszkodowanie za użycie wagonu ratunkowego w wypadkach wykolejenia przez osoby trzecie. Kwota odszkodowania winna się składać:

a) z przewoźnego za wagony przynależne do pociągu ratunkowego. Przewoźne należy obliczać według obowiązujących stawek dla taboru kolejowego, od stacji faktycznego postoju wagonów do miejsca wypadku i z powrotem. Tu również mogą wchodzić w rachubę koszta użycia parowozu wraz z drużyną parowozową. Jako wysokość kosztów należy zastosować stawki godzinowe za użycie parowozu do przetaczania na rachunek firm prywatnych;

b) z robocizny wraz z djetami i kosztem godzin nadliczbowych wykonanej przez rzemieślników i robotników przynależnych do drużyny ratunkowej;

c) z kosztów materjałów zużytych przy podnoszeniu wykolejonego taboru;

d) z kosztów administracyjnych (175%) od kosztów robocizny.

Sprawy Wydziału Rachunkowego.

209. Poprawka do zarządzenia 137/15/27 „Potrącanie wkładek na rzecz Związków Stowarzyszeń i t. p. przez listy uposażeń wzgl. listy zarobków."

Do wszystkich Wydziałów, Oddziałów, Warsztatów Gł., Główn. Magaz. Zasobów, Biura Rozrachunk. w Bydgoszczy, kasy Główn. i wszystkich miejsc służbow.

V/1 - 50083/27 z dnia 00. 8. 27
V., IV.

W cytowanem wyżej zarządzeniu (patrz Dziennik Zarządzeń z r. 1927 strona 157) zauważono błąd drukarski a mianowicie w ustępie A. „Składki członkowskie na rzecz": ma być pod punktem 8. „Związek **Prawników** Polskich Kolei Państwowych" a nie Związek Pracowników Polskich Kolei Państwowych jak omyłkowo wydrukowano.

Poprawkę niniejszą należy odręcznie przeprowadzić z powołaniem się na niniejsze zarządzenie.

Równocześnie zawiadamia się, że w myśl rozporządzenia M. K. z dnia 19. V. 27 Nr. II/3776/7/27, wypłata potrąconych wkładek na rzecz L. O. P. P. i Macierzy Szkolnej w Gdańsku, ma być uskutecznioną dopiero po ostatecznem rozklasyfikowaniu robocizny i potrąceń.

210. Przyjmowanie papierów wartościowych jako kaucje i wadja.

Do wszystkich Wydziałów i Działów, Warsztatów Głównych i Oddziałów.

V/I 48578/27 z dnia 30. 7. 27
V. Pr.

W myśl obwieszczenia nr. 426 Ministerstwa Skarbu z dnia 30. VI. 1927 zamieszczonego w Monitorze Polskim nr. 166 z dnia 23. VII. 1927 zarządza się:

Podane poniżej papiery wartościowe mogą być przyjmowane przez władze kolejowe jako wadja przy przetargach oraz jako kaucje na zabezpieczenie wszelkiego rodzaju umów oraz zaliczek wypłacanych na dostawy i prace kolejowe i to w wysokości określonej w ostatniej rubryce poniżej podanej tabeli, obowiązującej od natychmiast.

Papiery wartościowe przyjmowane jako wadja i kaucje winny być zaopatrzone w kupon bieżący.

Termin płatn. kuponu	NAZWA PAPIERU	Wartość nominalna	Wartość depozyt. w złotych
	A. Papiery Państwowe.		
1/IV i 1/X	8% państw. poż. konw. (Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 55 poz. 543)	w złocie 100	140
1/IV i 1/X	6% poż. dol. z r. 1918—1920	dol. 100	600
1/II i 1/VIII	10% poż. kol. Serja I (Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 105 poz. 40) oraz rozporządzenie Ministra Skarbu (Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 83 poz. 798)	w złocie 100	140
2/I i 1/VII	5% państw. poż. konw. (Dz. U. R. P. z 1926 r. Nr. 96 poz. 560)	Zł. 100	50
2/II i 1/VIII	5% konwers. poż. kol. (Dz. U. R. P. z 1926 r. Nr. 89 poz. 509)	Zł. 100	45
1/II i 1/VIII	5% obl. Serji II prem. poż. dol. (Dz. U. R. P. z 1925 r. Nr. 129 poz. 919)	dol. 5	40
	B. Listy zastawne i obligacje państwowych instytucyj kredytowych.		
30/VI i 31/XII	8% list. zast. B. G. K., opiewające na złote w złocie, Serja A, B, C, D, E	w złocie 100	120
1/IV i 1/X	8% obl. komun. B. G. K., opiewające na złote w złocie wzgl. franki szwajc., wzgl. dolary, funty sterl., lub floreny holenderskie	w złocie 100	120
1/IV i 1/X	4½% list. zast. b. Banku Krajowego Serja II, III, IV, V, przejęte i skonwertowane przez Bank Gosp. Kraj. na złote	Zł. 100	40
1/IV i 1/X	4% konw. list. zest. b. Banku Krajowego Serja II, III, IV i V, przejęte i skonwertowane przez Bank Gosp. Kraj. na złote	Zł. 100	35
1/IV i 1/X	4½% obl komun. b. Banku Kraj. Serja B, C, D, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	Zł. 100	40
1/IV i 1/X	4% obl. komun. b. Banku Kraj., przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	Zł. 100	35
2/I i 2/VI	8% list. zast. Państw. Banku Roln. wzgl. zobowiązania na te listy	w złocie 100	120
	C. Listy zastawne instytucyj kredytowych, prywatnych, gwarantowane przez Skarb Państwa.		
1/IV i 1/X	7 i 9% listy zast. Tow. Kred. Przem. Pol. (Dz. U. R. P. z 1920 r. Nr. 113 poz. 737)	Ł 1	30
	D. Listy zastawne krajowych towarzystw kredytu długoterminowego za zabezpieczeniem prawnem (pupilarnem) w zrozumieniu §§ 3 i 6 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 105, poz. 953).		
	E. Akcje Banku Polskiego.	Zł. 100	90

Wobec powyższego straciła moc obowiązującą tabela, ogłoszona w tutejszym Dz. Zarz. pod poz. 126/27.

Zarządzenia osobowe Min. Komun.

Przeniesienie.

Pan Minister Komunikacji dekretem z dnia 1 lipcą 1927 r. Nr. I/16026/1-C/27 zwolnił Inż. **Włodzimierza Gruetzmachera** ze stanowiska Naczelnika Wydziału Mechanicznego w tut. Dyrekcji z dniem 1 lipca 1927 r. i zamianował go równocześnie Wiceprezesem w Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku z dotychczasowem uposażeniem.

Pr. A-1/47068/27.

Zarządzenia osobowe D. K. P.

Przeniesienie ze względów służbowych.

od 1. 5. 1927.

Śluzar Włodzimierz, kontr. eksploat. z Oddziału Eksploat. Inowrocław w tym samym charakt. służb. do D. K. P. Wydziału Ekploat. do tymczasowego pełnienia obowiązków Kierownika Działu pasażerskiego i technicznego.

L. dz. IV/2 A-14/40707/27.

od 1. 7. 1927.

Łamaszewski Marcin, st. asesor z eksp. tow. Poznań, w tym samym charakt. służb. do D. K. P. Wydziału Kontroli Dochodów.

L. dz. IV/2 A-14/16915/27.

Ptasiński Jan, asesor z Ajencji Celnej Rawicz, w tym samym charakt. służb. do D. K. P. Wydziału Handlowo-Taryfowego.

L. dz. IV/2 A-14/44577/27.

od 11. 7. 1927.

Kuberka Władysław, kancelista II. kl. z Wydziału Eksploat., w tym samym charakterze służb do Wydziału Zasobów.

L. dz. IV/2 A-14/41765/27.

od 1. 8. 1927.

Maciejowski Karol, masz. II. kl. z parow. Skalmierzyce, w tym samym charakterze do Parow. Ostrów.

L. dz. IV/2 A-21/21913/27.

Bachorski Maksymiljan, adjunkt z Wydziału Osobowego, w tym samym charakterze do Wydziału Zasobów.

L. dz. IV/2 A-14/49029/27.

Witek Bolesław, st. asystent z Wydziału Eksploat., w tym samym charakt. służb. do stacji Poznań-Wschód.

L. dz. IV/2 A-14/46029/27.

od 4. 8. 1927.

Rost Bronisław, asesor z Wydziału Mechanicznego, w tym samym charakt. służb. do Wydziału Zasobów.

L. dz. IV/2 A-14/49002/27.

Przeniesienia do okr. innej Dyr. Kol. Państw.

od 1. 5. 1927.

Ostrowski Emil, st. asesor z Biura rozrachunków w Bydgoszczy, w tym samym charakt. służb. do D. K. P. Kraków.

L. dz. IV/2 A-14/26490/27.

od 15. 7. 1927.

Marczewski Kazimierz, adjunkt z Wydziału Rachunkowego, w tym samym charakt. służb. do D. K. P. Kraków.

L. dz. IV/2 A-14/42319/27.

Wynik egzaminów służbowych.

Nazwisko i Imię	Charakter służbowy	Oddział służbowy	Miejsce służbowe	Rodzaj egzaminu	Ogólny wynik	Data egzaminu	L. dz.
Banaszyk Stanisław	adjunkt	Wydział I.	D. K. P.	adm.-rach.	dost.	27. 7. 27	IV/2 — 35422/27
Pawlak Jan	"	dw. tow.	Poznań	"	"	"	IV/2 — 38725/27
Kalinowski Ludwik	"	stacja	Ostrów	"	"	"	IV/2 — 41386/27
Zdun Stefan	asesor	Wydział IV.	D. K. P.	"	dobrze	29. 7. 27	IV/2 — 49408/27
Bogajski Kazimierz	"	"	"	"	"	"	IV/2 — 49409/27
Guziński Stanisław	"	"	"	"	"	"	IV/2 — 49410/27
Mielcarek Michał	"	"	"	"	"	"	IVl2 — 49411/27
Marcinkowski Wal.	st. asystent	Odz. Drogowy	Poznań	"	dost.	"	IV/2 — 49412/27
Marciniak Hieronim	zastęp. zaw. stacji I kl.	stacja	Zbąszyń	"	"	"	IV/2 — 49413/27
Radojewski Stan.	prow. zwrotn.	"	Krobia	form. na zwrotn.	"	21. 2. 27	I/1 — 39272/27
Grzegorzewski And.	"	"	Leszno	"	"	"	I/1 — 39284/27
Przybyła Józef	"	"	Kobylin	"	"	"	I/1 — 39283/27
Owsianny Łukasz	"	"	Piaski	"	"	"	I/1 — 39285/27

Nazwisko i imię	Charakter służbowy	Oddział służbowy	Miejsce służbowe	Rodzaj egzaminu	Ogólny wynik	Data egzaminu	Numer aktu
Wiśniewski Wład.	prow. zwrotn.	stacja	Lednogóra	form. na zwrotnicz.	dost.	20. 4. 27	I/1 — 28357/27
Mikuła Stanisław	"	"	Poznań	"	"	"	I/1 — 28359/27
Szaroleta Józef	"	"	"	"	"	"	I/1 — 28358/27
Chraplak Michał	"	"	"	"	"	19. 4. 27.	I/1 — 28361/27
Szaj Ignacy	"	"	"	"	"	21. 4. 27	I/1 — 28362/27
Jankowski Waw.	"	"	Leszno	"	"	26. 4. 27	I/1 — 40025/27
Gniazdowski Ignacy	zwrotn. I kl.	"	Kobylin	"	"	"	I/1 — 40301/27
Kopelski Franc.	"	"	Rawicz	"	"	"	I/1 — 40023/27
Nowaczyk Franc.	"	"	Kościan	"	"	"	I/1 — 40024/27
Bródka Ignacy	prow. zwrotn.	Eksp. tow.	Poznań	"	"	27. 4. 27	I/1 — 29574/27
Kartelak Józef	"	Odc. drog. I.	"	"	"	"	I/1 — 29575/27
Prentki Franc.	"	stacja	Nowy Tomyśl	"	dobrze	"	I/1 — 29579/27
Hegenbarth Wojc.	"	"	Zbąszyń	"	dost.	"	I/1 — 29576/27
Grobyś Teodor	"	Odc. drog.	"	"	dobrze	"	I/1 — 29578/27
Kowalski Czesław	"	stacja	Czarnków	"	dost.	"	I/1 — 29577/27
Kokotkiewicz Wacł.	zwrotn. I kl.	"	Poznań	"	"	30. 4. 27	I/1 — 30666/27
Zagierski Józef	"	"	"	"	"	"	I/1 — 30663/27
Ziętkiewicz Franc.	"	"	"	"	"	"	I/1 — 30667/27
Kaniewski Jan	prow. zwrotn.	"	Bronów	"	"	"	I/1 — 31826/27
Nowak Stanisław	"	"	Hanulin	"	"	"	I/1 — 31864/27
Lubański Józef	"	Odc. drog. I.	Poznań	"	"	"	I/1 — 30664/27
Maciejewski Stan.	"	stacja	Buk	"	"	"	I/1 — 30665/27
Jurga Walenty	"	"	Swarzędz	"	"	"	I/1 — 31250/27
Kasprzak Jan	"	parow.	Ostrów	"	"	"	I/1 — 31863/27
Kaczmarek Franc.	"	stacja	Żnin	"	dostat.	2. 5. 27	I/1 — 31114/27
Figas Michał	"	"	Kruszwica	"	"	"	I/1 — 31113/27
Przyborski Maciej	"	"	Damasławek	"	dobrze	"	I/1 — 31116/27
Uciński Antoni	"	"	"	"	dostat.	"	I/1 — 31115/27
Nadolny Jan	"	"	Strzelno	"	"	"	I/1 — 31117/27
Szulczyk Roman	st. zwrotn.	dw. tow.	Poznań	"	"	4. 5. 27	I/1 — 31885/27
Wawrzyniak Franc.	prow. zwrotn.	Odc. drog. IV.	"	"	"	5. 5. 27	I/1 — 32150/27
Szczepaniak Wojc.	"	stacja	Lubosz	"	"	"	I/1 — 32149/27
Kubicki Walenty	zwrotn. I kl.	"	Poznań	"	"	"	I/1 — 31886/27
Wróbel Józef	prow. zwrotn.	"	Podzamcze	"	"	13. 5. 27	I/1 — 33604/27
Gajny Antoni	"	"	Sośnie	"	"	"	I/1 — 33100/27
Walczak Jan	"	"	Jarocin	"	"	"	I/1 — 33603/27
Małaszka Jan	"	"	Bronów	"	"	"	I/1 — 33099/27
Król Stanisław	"	"	Witaszyce	"	"	"	I/1 — 33602/27
Szczepaniak Jan	"	"	Orzechowo	"	"	"	I/1 — 33601/27
Matysiak Franc.	"	"	Koźmin	"	"	"	I/1 — 33098/27

Nazwisko i Imię	Charakter służbowy	Oddział służbowy	Miejsce służbowe	Rodzaj egzaminu	Ogólny wynik	Data egzaminu	L. dz.
Gajowy Wawrzyn	prow. zwrotn.	stacja	Biniew	form. na zwrotn.	dost.	14. 5. 27	I/1 — 34100/27
Kempa Idzi	„	„	Hanulin	„	„	„	I/1 — 34099/27
Pawlik Andrzej	„	„	Jarocin	„	„	„	I/1 — 34192/27
Kuczkowski Stanisł.	„	„	Bronów	„	„	15. 5. 27	I/1 — 34098/27
Kubicki Michał	„	„	Poznań	„	„	18. 5. 27	I/1 — 34859/27
Stelter Feliks	„	„	Pontnów	„	„	23. 5. 27.	I/1 — 35395/27
Gardzielewski Kaz.	„	parow.	Gniezno	„	„	„	I/1 — 35396/27
Urbaniak Michał	„	stacja	Kobylnica	„	„	28. 5. 27	I/1 — 37124/27
Galle Józef	„	„	Lewice	„	„	„	I/1 — 37123/27
Gawron Marcin	„	„	Poznań	„	„	„	I/1 — 37130/27
Kozłowski Hipolit	„	„	„	„	„	„	I/1 — 39129/27
Staniewski Józef	„	„	Golina	„	„	7. 7. 27.	I/1 — 37126/27
Kasprzak Jan	„	„	Inowrocław	„	„	„	I/1 — 45262/27
Ludwiczak Michał	„	„	Perzów	„	„	„	I/1 — 45261/27
Mądry Jan	„	„	Ostrzeszów	„	„	„	I/1 — 45263/27
Bilski Stanisław	„	„	Koźmin	„	„	„	I/1 — 45264/27
Kubica Jan	„	„	Odolanów	„	„	„	I/1 — 45266/27
Dudziak Antoni	„	„	Ociąż	„	„	„	I/1 — 45267/27
Nowacki Stanisław	„	„	Poznań	„	„	„	I/1 — 23353/27
Matuszak Stanisław	„	„	„	„	„	„	I/1 — 28354/27
Nawrot Antoni	„	„	„	„	„	„	I/1 — 28355/27
Musielak Franc.	„	„	„	„	„	„	I/1 — 28360/27
Kromski Leon	„	„	Zbąszyń	„	„	„	I/1 — 28363/27
Kruszka Marjan	„	„	Poznań	„	„	„	I/1 — 25356/27
Paetz Florjan	prow. przet.	„	„	form. na przetok.	„	23. 5. 27	I/1 — 35706/27
Kanduła Ign.	„	„	Zbąszyń	„	„	„	I/1 — 36319/27
Szymkowiak Stan.	„	„	Poznań	„	„	„	I/1 — 35647/27
Sobczak Franc.	„	„	„	„	„	„	I/1 — 35703/27
Łopatka Stanisł.	„	„	„	„	„	„	I/1 — 35807/27
Łuczak Tomasz	„	„	„	„	„	„	I/1 — 35704/27
Simon Michał	„	„	„	„	„	„	I/1 — 35705/27
Smoliński Jerzy	„	„	Szamotuły	„	„	19. 5. 27.	I/1 — 46189/27
Nowak Józef	„	„	„	„	„	„	I/1 — 38334/27
Ogryczak Stanisł.	„	eksp. tow. posp.	Poznań	„	„	31. 5. 27.	I/1 — 38336/27
Woźniak Ignacy	„	stacja	Kobylin	form. na stacyjn.	„	9. 7. 27	I/1 — 38335/27
Maciejewski Leon	„	„	Poznań Tama Garb.	„	„	19. 8. 27.	I/1 — 26660/27
Świergiel Antoni	prow. mag.	„	Poznań	form. na magazyn.	„	8. 4. 27.	I/1 — 26864/27

Nazwisko i Imię	Charakter służbowy	Oddział służbowy	Miejsce służbowe	Rodzaj egzaminu	Wynik egzam.	Data egzaminu	L. dz.
Dudziak Michał	prow. mag.	stacja	Poznań	form. na magazyn	dost.	8. 4. 27.	I/1 — 26865/27
Andrzejewski Winc.	„	„	Kcynia	„	„	27. 4. 27.	I/1 — 29588/27
Wesołowski Józef	„	„	Gniezno	„	„	„	I/1 — 29832/27
Michalak Jan	„	„	Strzelno	„	„	„	I/1 — 29834/27
Krzemiński Szczep.	„	„	Janikowo	„	„	„	I/1 — 29833/27
Utecht Marcin	„	„	Gniezno	„	„	„	I/1 — 74282/27
Pedziński Stanisł.	„	„	Kruszwica	„	dobrze	21. 5. 27.	I/1 — 35323/27
Przyborski Jan	„	„	Damasławek	„	dost.	„	I/1 — 35327/27
Szlaferch Stanisł.	„	„	Gniezno	„	„	„	I/1 — 35326/27
Zdrojewski Michał	„	„	Żnin	„	„	„	I/1 — 35328/27
Michalak Kasper	„	„	Gniezno	„	„	„	I/1 — 35322/27
Kurlandt Jan	„	„	Gniezno	„	„	„	I/1 — 35324/27
Jankiewicz Józef	„	„	Janowiec	„	„	30. 5. 27.	I/1 — 36467/27
Antkowiak Marcin	„	„	Poznań	„	„	„	I/1 — 39695/27
Gawarecki Piotr	kond. II kl.	„	„	„	„	„	I/1 — 41218/27
Szczepański Ignacy	„	„	Jarocin	„	„	4. 6. 27.	I/1 — 40919 27
Maciejewski Wojc.	prow. mag.	„	Ostrzeszów	„	„	„	I/1 — 38673/27
Mąka Józef	„	„	Jarocin	„	„	„	I/1 — 38673/27
Szoepe Adam	„	„	„	„	„	„	I/1 — 38673/27
Majchrzak Aleks.	„	„	„	„	„	„	I/1 — 38673/27
Kudliński Antoni	„	„	Leszno	„	„	23. 6. 27.	I/1 — 41844/27

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych:
Inż. Ruciński.

Odbito w Drukarni Robotników Chrześcijańskich, Tow. Akc. w Poznaniu, św. Marcin 37.